

# Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/SE05/000463

International filing date: 29 March 2005 (29.03.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: SE  
Number: 0400846-2  
Filing date: 29 March 2004 (29.03.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 29 April 2005 (29.04.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland  
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

**PRV**PATENT- OCH REGISTRERINGSVERKET  
Patentavdelningen**Intyg  
Certificate**

Härmed intygas att bifogade kopior överensstämmer med de handlingar som ursprungligen ingivits till Patent- och registreringsverket i nedannämnda ansökan.

*This is to certify that the annexed is a true copy of the documents as originally filed with the Patent- and Registration Office in connection with the following patent application.*



(71) Sökande Svenska Elitskon AB, Stockholm SE  
Applicant (s)

(21) Patentansökningsnummer 0400846-2  
Patent application number

(86) Ingivningsdatum 2004-03-29  
Date of filing

Stockholm, 2005-04-06

För Patent- och registreringsverket  
For the Patent- and Registration Office

  
Gunilla Larsson

Avgift  
Fee

## HÄSTSKO

### Tekniskt område

Föreliggande uppfinning hänför sig till en hästsko och mera exakt till en lätt, slitålig hästsko, som i kombination med tjädrande egenskaper i materialets legering minskar belastningen och antalet omskoningar.

### Bakgrund

#### Hovens uppbyggnad

Hästhovens form och dess funktion har utvecklats för att uppfylla alla grundläggande krav som djuret är i behov av, glid i landning, bra grepp i påskjutsfasen och framförallt fungera tillräckligt elastiskt för hovmekanismens rörelser.

Hästhoven kan kännas hård och orörlig när man tar eller slår på den, men förändrar ständigt form i stöget. Hoven har rörelser i alla plan både utåt, inåt och uppåt, nedåt och detta även i förhållande till inre och yttre sidan av hoven. Denna rörliga funktion kallas hovmekanismen och minskar belastningen i landning och vid ojämnt eller stenigt underlag.

Under senare delen 1900 talet har man genom avel förädlat hästars stegegenskaper och framför allt travhästens steg.

Stegförädlingen inom travsporten har gjort att de flesta hästar springer mest naturligt och snabbast barfota. Problemet är att hästhoven inte tål den höga belastningen och det kraftiga slitage denna utsätts för från underlaget.

#### Figur 1 illustrerar hovens undersida

Ytterst finns hovens vägghorn 2.

Innanför vägghornet finns hovens sula 1.

Trakterna 18 sitter längst bak på hovens inre och yttre sida.

Hornstöden 19 finns baktill i trakten

Strålen 20 ligger baktill mellan hovens inre och yttre hornstöd

Hovens sidovägg 17

Tån 16

#### Hovmekanismen

Hovmekanismen är en vidgande och sammandragande rörelse av hovens sidovägg och trakter som ständigt pågår när hästen är i rörelse. I landningsfas och understödsfas uppstår en mekanisk kraft mot strålen av hästens tyngd, markens motstånd och den ökade vinkel som uppstår på kronbenet i understödsfasen. Denna mekaniska kraft gör att strålen pressas samman och ger tryck utåt mot hovens sidovägg och trakter. Hovens vidgande rörelse är bland annat möjlig genom att den bakåt på hoven är öppen och består av mjuk elastisk vävnad. Rörelsen berör inte hovens främre parti tån, som är mera stum och ger stöd till hoven.

När hoven senare lyfts upp från marken i framföringsfasen kommer hoven och strålen snabbt att återta den ursprungliga formen. Vid nästa landning vidgas hoven på nytt. På detta sätt tar hoven upp en stor del av den rekylstöt som uppstår vid landning i varje steg. Hovmekanismen är mycket viktig och fungerar som en pump, rörelsen stimulerar flödet av vätskor i hästens extremiteter, ökar greppet mot underlaget och minskar belastningen i landning. När hästen är

2004-03-29

2

Huvudfaxen Kessan

skoddl måste hovens rörelser fritt kunna vidgas och dras samman i varje steg under hela skoperioden.

Hästskor har flera viktiga uppgifter, band annat skall skor spara hovarna mot slitage och ge tillräckligt stöd i samband med den ökade belastning som tex. tävlingshästar utsätts för. Tidigare tillverkades hästskor huvudsakligen av järn som ger bra stöd men är tunga, kraven idag på lättare skor har resulterat i användning av material som aluminium, aluminiumlegeringar och olika plast/gummi blandningar. Allmänt ända svagheter med hästskor Höga skor ökar friktionen i landningstillfället. Stumma skor minskar hovmekanismens funktion. Bredda skor ger sämre grepp. Alltför elastiska skor ger ett bristfälligt stöd för hoven.

### Hästskor enligt teknikens ståndpunkt

#### Aluminiumskor

I dag använder man aluminiumskor inom hästsport som trav och galopp för att efterlikna barfotagång med avsikt på vikten. Aluminiumskor är allmänt höga och har en alltför bred greppvägg. Höga skor ökar friktionen i landningstillfället. Bredden minskar greppet då materialet i skons tådel snabbt slits ned, resultatet blir en bred halvrund greppvägg. Ökad mängd material upptar dessutom plats från materia under hoven, breda skor blir bakhala. Till exempel är kända nackdelar med aluminium och aluminiumlegering bland annat materialets låga slitfästighet och att materialet saknar fjädrande egenskaper. Hästens vikt och hovmekanismens rörelser resulterar i att skorna snabbt slits ut och tappar ursprunglig passad form i takt med att materialet minskar av slitaget. Hovmekanismens naturliga rörelser uteblir eller påverkas negativt. Den korta livslängden leder dessutom till ett behov av att ofta omsko hästen, vilket ökar skaderisken genom att nya hål från sömmen försvagar hovens vägghorn.

#### Järnskor

Alternativet till ökad slitstyrka är järnskor. Järnskor är normalt en betydligt mera slitfäst legering jämfört med aluminium, men vikten är ofta mer än det dubbla. För att minska vikten finns smala järnskor att tillgå. Till exempel är en nackdel med smala skor att hovens behov av stöd vid hovmekanismens rörelse minskar och att den smala skon inte bär upp hoven på ett tillfredsställande sätt. Järnskor är allmänt för stumma och hindrar därför hovens rörelser och elastiska funktion vid landningstillfället. Järnskor tappar ursprungligt passad form i takt med att materialet minskar av slitaget.

#### Gummi och Polyuretan blandningar

Olika typer av hästskor i gummi och uretaner finns att tillgå marknaden. Till exempel är en nackdel med gummi och uretanblandningar att materialet ger för litet stöd till hoven. Blandningarna blir alltför elastiska och kombineras därför med en aluminium eller järnstomme för att öka stödet, följden blir en hög och, eller bred sko som inte håller formen. Nackelen med höga skor är att friktionen ökar mot underlaget och ett alltför stunt och tvärt stopp uppstår i landningstillfället. Det tvära stoppet ökar belastningen mot hov ben och leder. Kända åkommor som orsakas av tvär, stum landning är övertändning, ledgallor och håla

### Kort beskrivning av figurer

Figur 1 illustrerar en oskodd hästhov i en vy sedd rakt underifrån

Figur 2 visar en oskodd hov sedd rakt underifrån där vägghornet vuxit nedanför sulan och bildat en naturlig greppvägg.

Figur 3 visar en hästhov skodd med den nya hästskon vars konstruktion återskapar hovens

naturliga vägghorn.

Figur 4 är en vy av hästskon sedd rakt uppifrån.

Figur 1 illustrerar uppfinningen i sin helhet sedd underifrån i en vy snett bakiifrån.

Figur 2 belyser breddens betydelse på stommen i hästskons olika indelningar.

Figur 3 belyser greppväggs vinkeldifferenser mot hästskons stomme i hästskons olika delar.

Figur 4 belyser föreliggande hästskos tvärsnittprofil vilka utgörs av stomme och greppvägg

Figur 5 illustrerar föreliggande hästskos fjädrande egenskaper i dess olika delarna

#### Problem som uppfinningen skall lösa inom trav och galopp marknaden

I dag finns flertalet olika modeller av hästskor och skor i kombination med sulor att köpa. Men fortfarande kvarstår från trav och galoppmarknaden ett välkänt önskemål om ett arrangemang som tillhandahåller en lätt, tunn sko med bra grepp som samtidigt håller en slitstyrka som kan jämföras med järnkor. Skons material skall vara fjädrande och konstruktionen tillräckligt stabilt i tådel och traktidlar för att bära hoven och dess mekaniska funktion under en hel skoperiod

#### Uppfinningen kan bäst förstås genom efterföljande text, hänvisat till figurer

Föreliggande hästsko tillverkas lämpligen av ett material som uppvisar en god strukturell styrka med samtidigt elastiska egenskaper som exempelvis seghärdestål eller vilket som helst motsvarande material. Skon kan till exempel formas genom smide eller formpressgjutning vilka metoder är kända och tillämpas exempelvis inom bil och verktygsindustrin.

Figur 1 illustrerar hovens undersida.

Ytterst finns hovens vägghorn 2. Vägghornet växer nedåt förbi sulan likt en nagel som växer utanför fingrets hud. I naturligt tillstånd fungerar vägghornet som grepp och kraftsande redskap för hästen. När hästen skos skalas vägghornet bort och hoven planas till i jämn höjd med sulan för att ge plats till en hästsko. Innanför vägghornet finns hovens sula 1, sulan består av hård vävnad som skall motstå yttre påverkan mot underlaget. Trakterna 18 sitter längst bak på hovens inre och yttre sida. I trakten finns hovens båda hornstöd 19. Hornstöden är bredare i den baka regionen och har bärande egenskaper för hoven. Strålen 20 ligger bak till mellan hovens inre och yttre trakt och är uppbyggd av elastisk vävnad. Strålen pressas ihop av hästens tyngd och markens motstånd vid landning. Strålen ger tryck mot elastiska putan som finns inne i hoven. Elastiska putan möter motstånd från vävnad och tyngdkraft ovanför och pressas i detta skede utåt mot hovens båda väggar. Detta resulterar i en vidgande rörelse av sidoväggarna 17 och mest i trakterna 18. Hovens vidgande rörelse berör inte tån 16 som är mera slum.

Figur 2 Skoddt hästhov sedd underifrån.

Sulan 1 ligger innanför vägghornet 2 som växer nedåt mot marken, vägghornet bildar en tvär smal greppkant 3. Innanför greppkanten mot sulan bildas ett fritt utrymme där materia komprimeras i understödsfasen och utgör således hovens grepp mot underlaget. Desto mera materia som ges utrymme under hoven desto bättre naturligt grepp får hoven.

Figur 3 hästhov sedd underifrån- skoddt med den nya hästskon.

När hästhoven skall skos skalas man bort det naturligt nedåt växande vägghornet och planar till hovens undersida i jämnhöjd med sulan 1 för att ge plats till en hästsko. Den nya hästskon är monterad med den plana sidan mot hoven. Skons stomme 4, är tunn och ger därför utrymme

2004-03-29

4

Huvudtaxen Kassen

till materia, exempelvis grus, under hoven och innanför greppkanten 3. Skons nedåt utskjutande greppvägg 2 återskapar hovens naturligt nedåt växande vägghorn.

Figur 4 Den nya hästskon sedd rakt från ovasidan.

Utföringsformen på den nya hästskon är av standard modell för standardpassning av hoven på en häst. Stommens översida är helt plan och vetter mot hovens undersida vid montering som visad i Figur 3. Skons nya inre form är bredare i tådelen och traktdelarna jämfört med de båda sidodelarna som illustrerad i figur 2.

Uppfinningen skall höja standarden på lätta hästskor.

I filstar och speciellt travhästar är utsatta för hög belastning under pågående träning och tävlings tillfällen. Normalt landar en hov ca: 2800 gånger under ett travlopp och mer än 10 000 gånger under ett normalt träningspass. Föreliggande uppfinning skall förbättra standarden på lätta hästskor med avseende på slitållighet, formbeständighet, elasticitet och samtidigt minimerar konstruktionen även friktion vid landningstillfället och ökar greppet i påskjutsfasen.

En ny konstruktion för en hästsko presenteras i kombination med borlegerat seghärdstål. Föreliggande hästsko arrangeras för att tillhandahålla högre slitållighet än järnkor, en vikt i klass med aluminiumkor och samtidigt verka ergonomiskt fjädrande för hoven.

Figur R1 illustrerar uppfinningen i sin helhet sedd från skons undersida och i en vy snett bakifrån.

Skons konstruktion består av en tunn stomme indelad enligt 4, 7, 8. Stommen är bredare i tådelen 8, och i de båda bakre traktdelarna 7, jämfört med stommens båda sidodelar 4. De breda partierna i stommen har arrangerats för att stabilisera skons tådel och därför öka bärande yta mot hoven samt för att ge hoven stöd i trakten på ett ergonomiskt sätt. Stommen är smalare i skons båda sidodelar 4, detta minimerar föreliggande konstruktions profil att skeva när skon kallformas för att passa hoven. Den smalare stommen 4, bidrar även till att sidodelarnas fjädrande egenskaper ökar och följer hovens rörelser.

På den yttre halvan av stommens undersida finns en nedåt utskjutande smal greppvägg 2. Greppväggen sträcker sig runt hela skons undersida. Denna greppvägg har bland annat konstruerats i denna utföringsform för att bäst återskapa hovens naturliga grepp mot underlaget, och kan liknas med hovens naturligt nedåt utskjutande vägghorn som visat i Figur 2.

Greppväggens yttre nedre kant är avrundad 13, avrundningen minskar allvarliga slagskador och risken för att andra skor trampas av.

I tådelen på greppväggens inre sida är vinkeln 3, ungefär rät mot skons stomme. Den nästan rätta vinkeln ökar skons stabilitet i tådelen, förbättrar greppet och förlänger skons livslängd. Denna nästan rätta vinkel ökar i vinkelövergången 11, mellan tådelen och de båda sidodelarna. Vinkeln 12, i skons sidoväggar ökar ytterligare. Den ökade vinkeln minskar mängden material i skons sidoväggar som därför försvagas. Försvagningen i skons sidoväggar bidrar till att öka de fjädrande egenskaper i skons båda sidodelar som krävs för att följa hovens rörelser. På greppväggens inre sidor har dessutom ett antal urgröpningar 9 arrangerats, dels för att öka greppet i tådelen och dels för att försvaga greppväggen i vinkelövergången 11 mellan tådel och sidodelar i samband med minst ett genomgående hål 10, i stommen

2004-03-29

Huvudfaxen Kansen

Noteras bör, att skons andra halva har densamma utformning.

Figur B2 illustrerar stommens bredare tådel 8 och traktadel 7, jämfört med skons sidodel 4. Skohalvan ses rakt underifrån,

Tån 16, som visad i Figur 1, är utsatt för mycket hög belastning i både landningsfas och påskjutsfas. Figur B2 illustrerar den breddade stommen 8 i tådelen, breddningen kommer att stabilisera skon framtill och därför ge låg och hoven ett bra stöd.

Trakten 18, som visad i Figur 1 är den del av hoven som vidgas mest i hovmekanismens rörelser utåt, inåt och uppåt, nedåt.

Figur B2 illustrerar en breddad stomme 7, i trakt delen. Breddningen i trakt delen kommer att bära upp hoven och dess rörelser på ett ergonomiskt sätt. Denna breda yta kommer även att bidra till att skon inte sjunker ner i underlaget och bidrar därför även till att skon följer hovens rörelser. Stommens 7 bakre inre avgränsning lutar nästan 45 grader mot skons yttre avgränsning för att inte trycka mot strålen vid montering.

Den smalare delen av stommen 4, försvagar skons sidodel och bidrar därför till att öka de fjädrande egenskaper som krävs i denna del av skon. Stommen 4 minskar även föreliggande skos profil att skova vid individuell passning till hoven i kallt tillstånd. Skons minst 3 olika tvärsnittsprofiler utgörs av stomme och greppvägg med vinklar.

Figur B3 illustrerar greppväggens olika inre vinklar mot skons stomme, samt ett antal urgröpningshål och hål i densamma greppvägg. Skohalvan ses rakt underifrån.

Greppväggens vinklar 3, 11, 12 mot stommen, i kombination med arrangerade hål 10, och urgröpningshål 9, har en betydande funktion i sammanhanget.

Tådelens inre greppväggs vinkel 3, är ungefär vinkelrät mot stommen och ger därför greppväggen mera material ner till mot marken. Ökad mängd material i tådelens greppvägg ökar slitytan och stabiliserar skons egenskaper som i denna del är utsatt för mycket hög belastning.

Den ungefär vinkelräta greppväggen 3, stoppar upp materia, till exempel grus, som komprimerats mot sulan i understödsfasen för att uppnå bästa grepp.

Greppet är viktigt, bra grepp minskar släppning i påskjutsfasen och därmed också risken för allvarliga skador i böjsebor, kors och muskulatur.

Greppväggens inre vinkel 11, mot stommen, ökar i övergången från skons tådel mot skons sidodel, vinkeln 11 och urgröpningshål 9 och hålets 10, placering försvagar greppvägg och stomme i denna del. Detta arrangemang i kombination med att sidodelens stomme 4, illustrerad i figur 2 är smalare, kommer att bestämma sidodelens fjädrande egenskaper, detta för att skon skall följa hovens rörelser.

Greppväggens inre vinkel 12 mot stommen, ökar ytterligare bakåt i skons sidodel/trakt del, den ökade vinkeln minskar mängden material i denna del av greppväggen som därav försvagas. Den tunnare greppväggen i skons sidodel bidrar till att öka sidodelens fjädrande egenskaper samt att ge plats för materia, exempelvis grus under hoven för att öka greppet.

Figur B4 hästskohalvan ses rakt från sidan och illustrerar föreliggande hästskos tvärsnittsprofil i greppväggens tådel, övergång mellan tådel och sidodel samt sidodel/trakt del.

2004-03-29

6

Huvudfaxen Kaseen

Hästskehalvan är skuren med ett tvärsnitt genom tådelens mittpunkt, vilket belyser tådelens profil som utgörs av tådelens stomme 8, och tådelens nedåt utskjutande greppvägg som avslutas inåt med en greppkantsvinkel 3. Profilens liggande del 8, är minst 8 m.m. bred och 0.8 m.m. hög, stommens ovansida är plan och vänds mot hoven vid montering. Greppväggens inre greppkantsvinkel 3, är ungefär rät mot stommen 8, och utgår från desamma stommens undre sida. Höjden på den nedåt utskjutande greppväggen motsvarar minst 2 m.m. Greppväggens nedre slityta är bredare beroende på att greppkantens vinkel 3, är ungefär rät mot stommen 8, jämfört med motsvarande greppvägg i sidodelarna. Vidare utåt mot skons sidodel ökar vinkeln 11, i övergången mellan tådelen och sidodelen för att vidare öka mot skons sidodel mot stommen.

Greppkantens inre vinklar bidrar till att sidodelarnas fjädrande egenskaper följer hovens mekaniska rörelser i steget samt att greppet ökar genom att minskat material i greppkanten ger plats till materia vilket ger bättre fäste mot underlaget jämfört med metaller eller vilket annat material som helst.

Figur B5 illustrerar föreliggande hästskos fjädrande egenskaper i dess olika delar. Skehalvan ses rakt underifrån.

Som illustrerat i figur B5 är hästskons tådel 21, stum, tådelen fjädrar minimalt vid belastningar som motsvarar rekylstöten vid en hovsättning mot skons ena traktid 24. I detta skede fjädrar skon mest i övergången 22, mellan tådelen 21, och sidodelen 23. Sidodelens fjädrande rörelse motsvarar ungefär 70 % av skons totala rörelse. Bakåt mot skons sidodel 23 traktid 24 avtar de fjädrande egenskaperna föreliggande hästsko tillhandahåller för att bära upp hoven och därmed bistå hovmekanismens viktiga rörelse i steget.

Fördelar på den förbättrade hästskon:

**Genom att anläpa borlegerat seghärdstål förbättras den nya hästskons**

**1. Slitstyrka**

Fördelen med förbättrad slitstyrka på hästskor är att antalet omskoningar minskar vilket höjer hovkvaliteten samt att kostnaden för hästägaren minskar.

**2. Formstabilitet**

Fördelen med hög formstabilitet är att hoven bibehåller sin mekaniska rörelse under hela skoperioden, detta minskar risken för inflammatoriska tillstånd och skador i hästens hov, ben och leder.

**3. Fjädrande egenskaper vid belastning och formbarhet vid slag med hammare**

**Föreliggande hästskos ställegering är anpassad till den nya modell som visat för att**

**1. Minimera hästskons vikt.**

Lätta skor ses som en stor fördel inom hästsportler som trav och galopp, idag använder man normalt aluminiumskor för att eftersträva barsfota vikt på hoven.

**2. Tillhandahålla fjädrande egenskaper, anpassade efter hovmekanismens rörelser.**

Den nya skon följer hovens rörelser utåt, inåt och uppåt nedåt oavsett rörelsedifferenser i förhållande till hovens inre och yttre sida under hela skoperioden. Denna fjädrande funktion ses som en stor förbättring och kan jämföras med hovens barsfota funktion i landning och på ojämnt underlag.



2004 -03- 2 9

Huvudfaxen Kassar

7

### 3. Återskapa barfota greppets egenskaper.

Den nya konstruktionen ger mera utrymme till materia, exempelvis grus, under hoven genom att skon har en tunn platt stomme innanför det återskapade vägghornet som utgörs av skons greppvägg. Desto mera grus som kan ges plats under hoven ger desto bättre grepp.

### 4. Minimera friktionen i landningstillfället.

Den nya skons låga höjd minimerar friktionen när hoven når marken, hoven glider mot underlaget och minimerar därför den rekylslöt som annars uppstår mot hov, ben och leder.

### 5. Minska risken för slag och trampsador.

Skon har konstruerats med en avrundning i greppväggens yttre nedre kant, den rundade kanten minskar risken för allvarliga skärsår, slag och tramp skador

Tekniken visar på att denna ställegering i kombination med föreliggande formation och arrangemang på den nya hästskon förbättrar förutsättningarna för hästar där en lätt sko är monterad.

Uppfinningen visar vidare tio genomgående hål för fästösor. Fem stycken på vardera sidan som är försänkta innanför sidoväggarna, vilka skyddar sömmen mot yttre påverkan. Skons yttre form liknas med ett U, eller likt en cirkulär båge allmänt större än en halvcirkel.

Den nya skon formas individuellt genom att hovslagaren slår på skon i kallt tillstånd med hamnare, skon fästes mot hoven på traditionellt sätt med normal hästkosör.

Föreliggande uppfinning kommer att vara tillämpbar för hästar i träning och tävling liksom rehabilitering och skadeförebyggande syfte.

Kombinationen av föreliggande konstruktion, material och arrangemang bestämmer glid i landningen, grepp i påskjutsfas, skons slittålighet, låga vikt, och fjädringsrörelsens riktning och storlek i sidodelarna.

Fördelen med fjädringsrörelsen är att skon följer hovens alla naturliga rörelser för att upprepat återta ursprunglig passad form i varje steg under hela skoperioden, oavsett slitage.

Vikten ligger i klass med en aluminiumsko men högre slittålighet och formstabilitet.

Detta skall jämföras med skor enligt teknikens ståndpunkt där man allmänt väljer mellan lätta skor av aluminium eller aluminiumlegering med alltför låg slitstyrka eller densamma skor med icke ergonomisk utformning, alternativt tunga stumma järnskor eller smala stumma icke ergonomiska eftergivna järnskor. Alternativet till dessa är höga eller breda skor tillverkade av alltför elastiska materialblandningar som exempelvis polyuretan blandningar.

Bnk. t. Patent- och reg.verket

2004 -03- 2 9

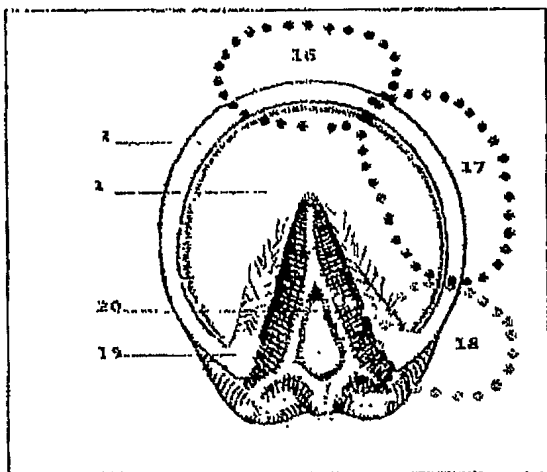
8

Huvudfaxen Kasean

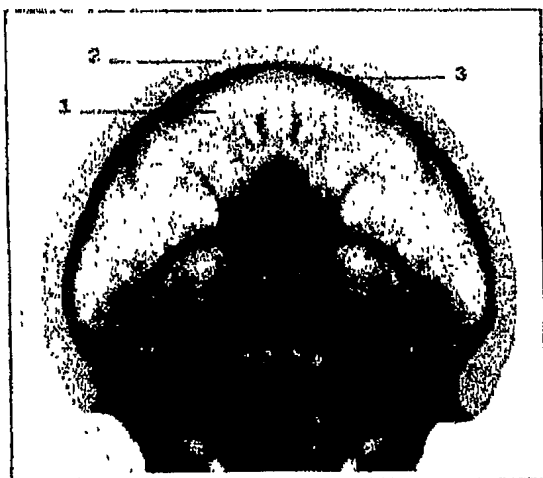
**Patentkrav:**

1. Hästsko kännetecknad av att den innefattar:  
en tådel, avsedd att anligga mot den främre delen av hovens undersida;  
två traktdelar, avsedd att anligga mot hovens traktdelar; och  
två sidodelar, anordnade mellan hästskons tådel och respektive traktdel, varvid  
sidodelarnas elasticitet är högre än tådelens.
2. Hästsko enligt krav 1, vari sidodelarnas elasticitet är högre än traktdelarna.
3. Hästsko enligt något av ovanstående krav, vari tådelen, traktdelarna och sidodelarna är  
anordnade att följa hovens naturliga rörelsemönster.
4. Hästsko enligt något av ovanstående krav, varvid hästskon innefattar en stomme, vilken är  
avsedd att anbringas väsentligen i plan med hovens undersida och en från stommen  
utskjutande greppvägg, vilken greppvägg är anordnade i stommens ytterkant.
5. Hästsko enligt något av ovanstående krav, där vinkeln mellan stommen och greppväggen  
är större i sidodelarna än i tådelen, och stommen är smalare i sidodelarna än i tådelen.
6. Hästsko enligt något av ovanstående krav, vari hästskon är utförd i borlegerat seghärdestål.

Figur 1



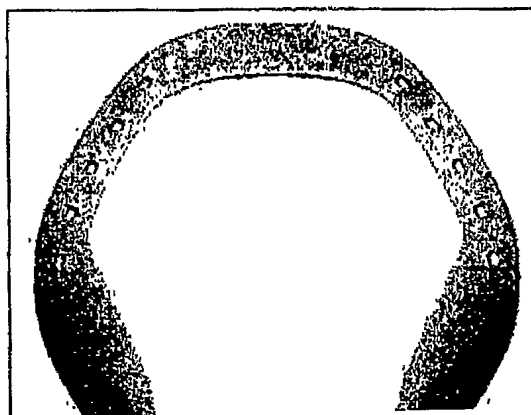
Figur 2



Figur 3



Figur 4

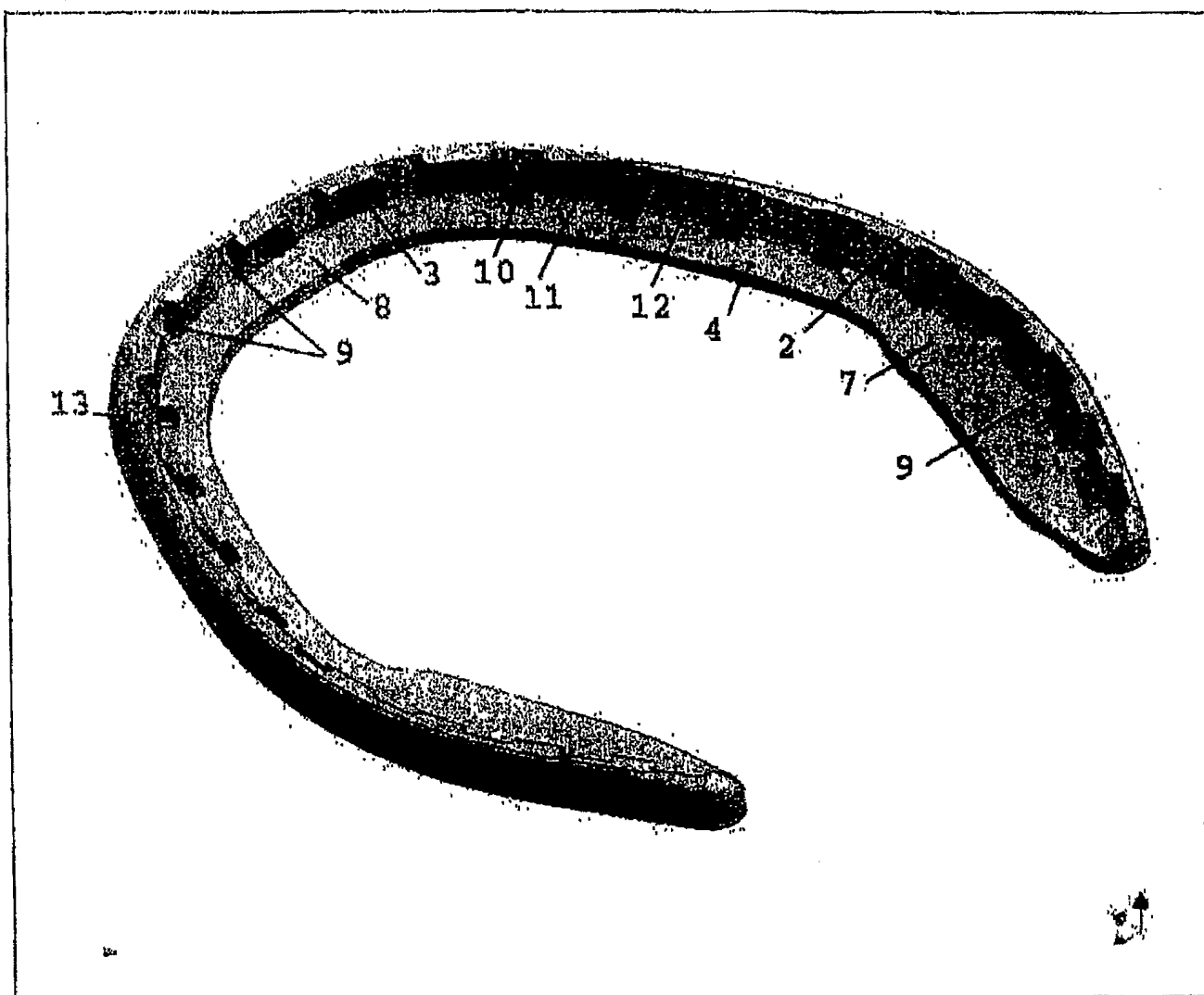


Ink. t. Patent- och reg.verket

2004 -03- 2 9

## Huvudfaxen Kassen

**Figur B1**

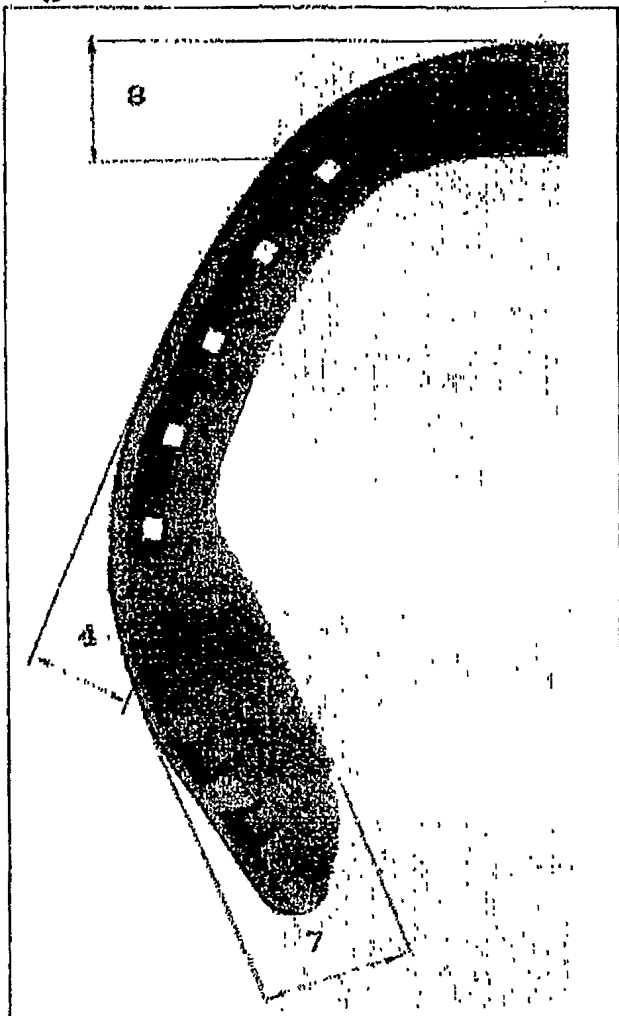


Ink. t. Patent- och reg.verket

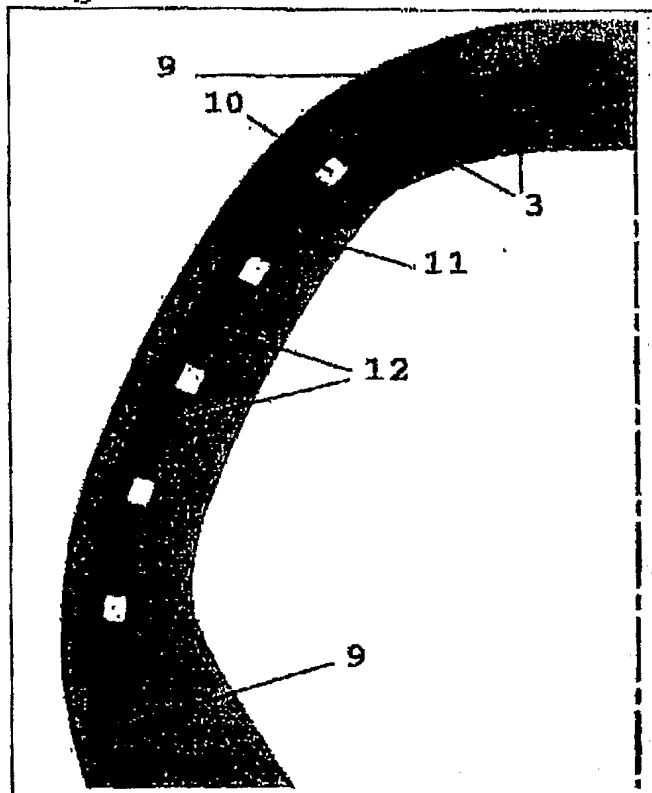
2004 -03- 2 9

Huvudfaxen Kassa

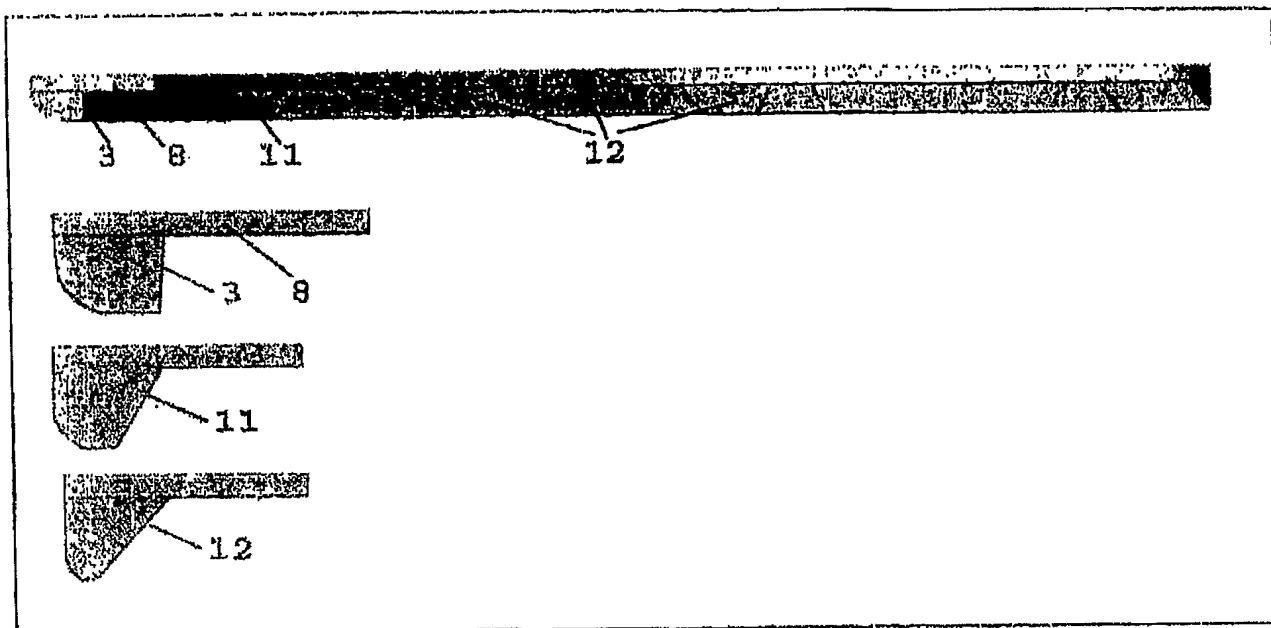
Figur B2



Figur B3



Figur B4



Figur B5

